



## PATENT ABSTRACTS OF JAPAN

(11) Publication number: **2000097132 A**(43) Date of publication of application: **04.04.00**

(51) Int. Cl. **F02M 69/00**  
**F02M 35/024**

(21) Application number: **10267839**(71) Applicant: **YAMAHA MOTOR CO LTD**(22) Date of filing: **22.09.98**(72) Inventor: **MARUO KEISUKE****(54) FUEL PIPING STRUCTURE**

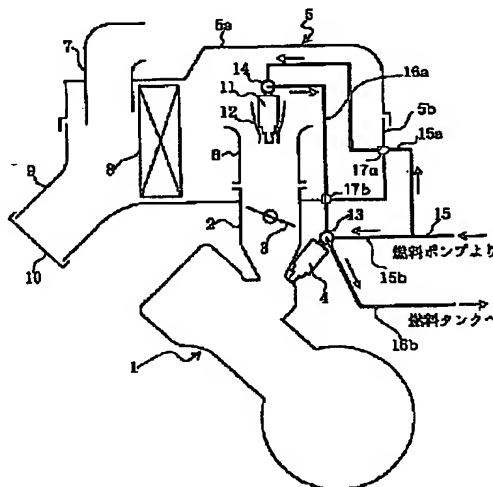
above air cleaner through seal members 17a and 17b.

**(57) Abstract:**

COPYRIGHT: (C)2000,JPO

**PROBLEM TO BE SOLVED:** To provide a fuel piping structure installing the second fuel injection valve in an air cleaner, without generating the leakage of the air cleaner, and the reduction of the maintenance property, in an engine having two fuel injection valves including the first and the second valves as to one cylinder.

**SOLUTION:** In this fuel piping structure of engine, the first fuel injection valve 4 is provided by facing to the air intake passage 2 at the downstream side of a throttle valve 3, corresponding to the cylinders of an engine 1, an air cleaner 5 is provided at the upstream side end of the air intake passage 2, the second fuel injection valve 11 is provided by facing to the opening end of the above suction passage in the air cleaner, and a going pipe 15a and return pipe 16a of the fuel connected to the second fuel injection valve penetrate the casing of the air cleaner. And the casing of the above air cleaner consists of an upper case 5a and a lower case 5b, and the going pipe 15a and the return pipe 16a of the fuel penetrate the lower case 5b of the



(19) 日本国特許庁 (J P)

(12) 公開特許公報 (A)

(11) 特許出願公開番号

特開2000-97132

(P2000-97132A)

(43) 公開日 平成12年4月4日(2000.4.4)

(51) Int.Cl.<sup>7</sup>

識別記号

F I

テマコード<sup>\*</sup>(参考)

F 0 2 M 69/00

F 0 2 M 69/00

3 5 0 P

35/024

5 2 1

35/024

5 2 1 Z

69/00

3 5 0 L

審査請求 未請求 請求項の数 2 O L (全 8 頁)

(21) 出願番号

特願平10-267839

(71) 出願人 000010076

ヤマハ発動機株式会社

静岡県磐田市新貝2500番地

(22) 出願日

平成10年9月22日(1998.9.22)

(72) 発明者 丸尾 啓介

静岡県磐田市新貝2500番地 ヤマハ発動機

株式会社内

(74) 代理人 100100284

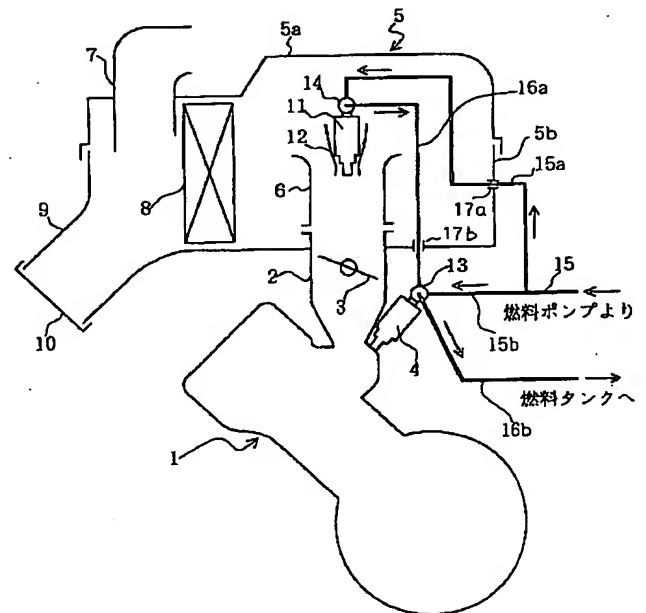
弁理士 荒井 潤

(54) 【発明の名称】 燃料配管構造

(57) 【要約】

【課題】 1気筒について第1、第2の2個の燃料噴射弁を備えたエンジンにおいて、エアクリーナのリークやメンテナンス性の低下を来すことなく第2燃料噴射弁をエアクリーナ内に装着した燃料配管構造を提供する。

【解決手段】 エンジン1の各気筒に対応して、スロットル弁3下流側の吸気通路2に臨んで第1燃料噴射弁4が備り、該吸気通路2の上流側端部にエアクリーナ5が設けられ、該エアクリーナ内の前記吸気通路の開口端部に臨んで第2燃料噴射弁11が備り、この第2燃料噴射弁に接続される燃料の行き管15aおよび戻り管16aが前記エアクリーナ5の筐体を通るエンジンの燃料配管構造であって、前記エアクリーナの筐体は上ケース5aおよび下ケース5bからなり、前記燃料の行き管15aおよび戻り管16aは、シール部材17a、17bを介して前記エアクリーナの下ケース5bを貫通する。



**【特許請求の範囲】**

【請求項 1】エンジンの各気筒に対応して、スロットル弁下流側の吸気通路に臨んで第 1 燃料噴射弁が備り、該吸気通路の上流側端部にエアクリーナが設けられ、該エアクリーナ内の前記吸気通路の開口端部に臨んで第 2 燃料噴射弁が備り、この第 2 燃料噴射弁に接続される燃料の行き管および戻り管が前記エアクリーナの筐体を貫通するエンジンの燃料配管構造であって、前記エアクリーナの筐体は上ケースおよび下ケースからなり、

前記燃料の行き管および戻り管は、シール部材を介して前記エアクリーナの下ケースを貫通したことを特徴とする燃料配管構造。

【請求項 2】前記下ケースの貫通部分の燃料の行き管および戻り管は、剛性材料で構成されたことを特徴とする請求項 1 に記載の燃料配管構造。

**【発明の詳細な説明】****【0001】**

【発明の属する技術分野】本発明は、燃料噴射弁を備えたエンジンの燃料配管構造に関し、特にエアクリーナ内に燃料噴射弁を設けたエンジンの燃料配管構造に関するものである。

**【0002】**

【従来の技術】燃料噴射式エンジンにおいて、燃料噴射弁は通常各気筒のスロットル弁下流側の吸気通路に臨んで設けられる。吸気通路の上流側端部にはエアクリーナが取り付けられ、エアクリーナの筐体内に設けたエアクリーナエレメントを介して外気を取入れる。

【0003】このような燃料噴射式エンジンにおいて、出力向上のために、スロットル弁下流側の燃料噴射弁を第 1 燃料噴射弁として、さらに各気筒の吸気通路上に第 2 燃料噴射弁を設けたエンジンが開発されている。

**【0004】**

【発明が解決しようとする課題】しかしながら、第 2 燃料噴射弁を吸気通路を構成する吸気管上に設けると、鑄造品からなる吸気管に噴射口を開口しなければならず吸気管自体の構成が複雑になり新たな鑄造プロセスが必要になるとともにエンジン周辺の狭いスペース内に燃料噴射弁や燃料配管を設けなければならずスペース的な制約が大きい。

【0005】そこで吸気通路端部のエアクリーナ内に第 2 燃料噴射弁を設ける構成が考えられるが、この場合、燃料配管の貫通によるエアクリーナ筐体のリークやメンテナンス性が問題となる。このため、エアクリーナ内に燃料噴射弁を取付けたエンジンは未だ開発実用化されていない。

【0006】本発明は上記の点を考慮したものであって、1 気筒について第 1、第 2 の 2 個の燃料噴射弁を備えたエンジンにおいて、エアクリーナのリークやメンテナンス性の低下を来すことなく第 2 燃料噴射弁をエアク

リーナ内に装着した燃料配管構造の提供を目的とする。

**【0007】**

【課題を解決するための手段】前記目的を達成するため、本発明では、エンジンの各気筒に対応して、スロットル弁下流側の吸気通路に臨んで第 1 燃料噴射弁が備り、該吸気通路の上流側端部にエアクリーナが設けられ、該エアクリーナ内の前記吸気通路の開口端部に臨んで第 2 燃料噴射弁が備り、この第 2 燃料噴射弁に接続される燃料の行き管および戻り管が前記エアクリーナの筐体を貫通するエンジンの燃料配管構造であって、前記エアクリーナの筐体は上ケースおよび下ケースからなり、前記燃料の行き管および戻り管は、シール部材を介して前記エアクリーナの下ケースを貫通したことを特徴とする燃料配管構造を提供する。

【0008】この構成によれば、第 2 燃料噴射弁を上ケースおよび下ケースからなるエアクリーナ内に配置し、その燃料配管は例えばグロメット等のシール部材を介して下ケースを貫通するため、エアクリーナの筐体の密封性を十分に保つとともに、上ケース側には燃料配管が貫通しないため容易に開放可能であり、この上ケースを開放することにより、エアクリーナ内部のメンテナンスが容易に行われる。これにより第 2 燃料噴射弁がリークやメンテナンス性の低下を来すことなくエアクリーナ内に配設され、燃料タンク下側のエンジン周辺の狭いスペースを有効に利用して他の部材のレイアウトの自由度を高めることができる。

【0009】好ましい構成例では、前記下ケースの貫通部分の燃料の行き管および戻り管は、剛性材料で構成されたことを特徴としている。

【0010】この構成によれば、下ケース貫通部の燃料配管が金属あるいは剛性の高い樹脂材料等の剛性材料で形成されるため、可撓性材料の場合のように配管の撓み等によるリークが防止され、シール性が向上する。

**【0011】**

【発明の実施の形態】図 1 は、本発明の実施の形態に係る燃料配管構造の構成図である。エンジン 1 は、例えば 4 気筒エンジン（1 気筒のみ図示）であり、各気筒ごとに吸気通路 2 内にスロットル弁 3 を備え、このスロットル弁 3 を備えたスロットルボディ部分の下流側の吸気通路 2 に臨んで第 1 燃料噴射弁 4 が設けられる。吸気通路 2 の上流側端部にはエアクリーナ 5 が設けられる。このエアクリーナ 5 内に、吸気通路 2 の端部に接続されたファンネル 6 が設けられる。

【0012】エアクリーナ 5 は、上ケース 5a と下ケース 5b とからなり、上ケース 5a に設けたダクト 7 から外気を取入れ、エアクリーナエレメント 8 を通してファンネル 6 側に供給する。下ケース 5b の前側には特に高出力運転で走行する場合に使用する過給用の外気取入れ口 9 が設けられる。この外気取入れ口 9 は通常時はキャップ 10 により塞がれている。

【0013】ファンネル6の拡大した開口端部に第2燃料噴射弁11が設けられる。この第2燃料噴射弁11は、外形が滑らかな曲面形状のカバー12で覆われた状態で、その先端の噴射口部分がファンネル6の開口面より内部側に挿入された位置に配置される。カバー12は燃料噴射弁11の外形に沿ってその周囲側面を覆う形状であり、小径の噴射口部分がファンネル開口面内に挿入され、径が大きい上側部分はファンネル開口面より外側に出ている。より詳しくは、先端側の最も小径部分がファンネルの基本径部分に入り込み、前記小径部分より大径部がファンネルの拡径部に対応するように位置する。このように、燃料噴射弁11の小径の噴射口部分のみをファンネル6内部に挿入することにより、ファンネル開口面を塞ぐ部分を小さくして吸気抵抗の増加を小さく抑えることができる。

【0014】カバー12は、これを取付けた支持部材（図示しない）とともに、下ケース5b側から立設したボルトやこれが挿通するカラー等からなる支柱（図示しない）により支持される。このようなカバー12に各気筒の第2燃料噴射弁11が装着され、気筒配列方向（図面に垂直方向）に4個並べて配設される。

【0015】エアクリーナ5の下側には、第1燃料噴射弁4に燃料を供給するための第1燃料パイプ13が各気筒の第1燃料噴射弁4の配列方向（図面に垂直方向）に沿って設けられる。同様に、エアクリーナ5内には、第2燃料噴射弁11に燃料を供給するための第2燃料パイプ14が設けられる。

【0016】第1燃料パイプ13の入口側端部には、図示しない燃料ポンプに接続する燃料供給管15から分岐または連続する往き管15bが接続され、出口側端部に燃料の戻り管16bが接続される。

【0017】第2燃料パイプ14の入口側端部には、燃料供給管15から分岐または連続する往き管15aが接続され、出口側端部に戻り管16aが接続される。この戻り管16aは、第1燃料パイプ13に接続される。

【0018】第2燃料パイプ14に接続する往き管15aは、グロメット17aを介して下ケース5bの側壁を貫通してエアクリーナ5の内部に配設される。また、第2燃料パイプ14の戻り管16aは、グロメット17bを介して下ケース5bの下壁を貫通してエアクリーナ5の外部に配設される。このようなグロメット17a、17b等のシール部材を介してこれらの往き管15aおよび戻り管16aがエアクリーナ5の下ケース5bを貫通するため、貫通部のシール性は十分に確保される。

【0019】このような構成の燃料配管経路において、燃料供給管15を通して図示しない燃料ポンプから送られた燃料は、この燃料供給管15から分岐する各往き管15b、15aを介して第1燃料パイプ13および第2燃料パイプ14に供給される。第1燃料パイプ13に供給された余剰燃料は戻り管16bを通して図示しない燃

料タンクに戻る。第2燃料パイプ14に供給された余剰燃料は、戻り管16aを通して第1燃料パイプ13に供給され、その後戻り管16bを通して燃料タンクに戻る。

【0020】図2から図12までは、本発明のさらに詳細な実施形態を示す。各図中、前記図1の各部分に対応する部分には同じ番号を付してある。図2はエアクリーナの断面図、図3はその平面図、図4は図3のA-A部分の断面図である。

【0021】燃料ポンプ18（図2）に接続された燃料供給管15は、第1および第2燃料パイプ13、14に燃料を供給する2本の往き管15b、15aに分岐し、それぞれジョイント21（図3）を介して各燃料パイプ13、14に接続される。第2燃料パイプ14に接続される往き管15aは、グロメット17aを介してエアクリーナ5の下ケース5bを貫通する。第1燃料パイプ13には、各気筒に対応して4個の第1燃料噴射弁4が取付けられ、その出口側端部はジョイント21（図3）を介して戻り管16bに接続される。Tは燃料タンクの底面を示す。エアクリーナ等はこの燃料タンク底面Tの下側の狭いスペースに配設されている。

【0022】第2燃料パイプ14には、各気筒に対応した4個の第2燃料噴射弁11が取付けられ、その出口側端部はジョイント21を介して戻り管16aに接続される。この戻り管16aは、図4に示すように、グロメット17bを介してエアクリーナ5の下ケース5bを貫通し、第1燃料パイプ13に接続される。

【0023】第2燃料噴射弁11は、カバー12内に装着され、第2燃料パイプ14と一体成形された支持部材22（後述の図10、11、12参照）に支持される。この支持部材22は4本のボルト20およびこのボルト20が挿通するカラー28からなる支柱により、ファンネル下部のフランジに対し固定支持される。各燃料噴射弁にはコネクタ29（図3）を介して電気配線23が接続される。4個のファンネルは個々にボルト20'によりスロットルボディ2cに固定支持される。

【0024】燃料流路を構成する各配管上には各配管部材を接続するための接続具19a、19b、19cが設けられる。これらの接続具は、配管を押込むことによりスナップ式に接続される構成である。各配管は、その位置を固定保持して、特にエアクリーナへの貫通部分のシール性を確実に保つため、およびポンプから送られる燃料の圧力損失を小さくするために、剛性の大きい金属パイプ（又は剛性の大きい樹脂材料）で構成される。したがって、特に接続具19a、19bについては、相互に位置が近いため、一緒に取付け取外しを行う必要があり、メンテナンスの作業性等も考慮して各接続具19の接続の押込み方向は1方向に揃えておくことが望ましい。

【0025】図5はエアクリーナ単体の断面図、図6は

その平面図である。エアクリーナ 5 の上ケース 5 a と下ケース 5 b は、周縁に沿った合せ面の凹部および凸部を嵌合させて密封的に結合する嵌め合わせ型式の構成であり、ネジ 25 により相互に固定される。下ケース 5 b には、吸気通路 2 (図 1、図 2) のスロットルボディ上端部を密封的に挿通させるためのシール部材 83 が装着される。エアクリーナエレメント 8 は、図 6 の斜線で示すように、略コ字状に配置され、ネジ 24 により上ケース 5 a 側に取付けられる。

【0026】図 7 は、吸気通路 (スロットルボディ) と第 1 燃料噴射弁の燃料配管経路の平面図であり、図 8 はその側面図、図 9 は図 7 の B-B 断面図である。内部に吸気通路 2 が形成され、スロットル弁 3 を有するスロットルボディ 2 c は、その底部に一体形成されたフランジ部 2 a を有し、このフランジ部 2 a を介してエンジン側に取付けられる。このフランジ部 2 a に近接して、スロットル弁 3 の下流側となる位置に燃料噴射弁の保持枠 2 b が一体形成され、この保持枠 2 b に第 1 燃料噴射弁 4 の先端の噴射口部分が装着される。26 (図 9) は燃料噴射弁 4 の電気配線のコネクタ装着部である。

【0027】4 個のスロットルボディ 2 c がエンジンの 4 つの気筒 (図示しない) に対応して車幅方向に並列して設けられ、このスロットルボディ 2 c に沿って第 1 燃料パイプ 13 が取付けられる。この第 1 燃料パイプ 13 の各スロットルボディ 2 c の位置に各第 1 燃料噴射弁 4 が取付けられる。この第 1 燃料パイプ 13 の途中には、前述のように、上側の第 2 燃料パイプからの戻り管 16 a が接続される (図 8)。

【0028】図 10 は第 2 燃料パイプ 14 の平面図、図 11 はその側面図、図 12 は図 11 の C-C 部分の断面図である。第 2 燃料パイプ 14 は、4 本のアーム状の支持部材 22 とともに一体成形される。支持部材 22 の先端にはボルト通し孔 20 a が形成される。第 2 燃料パイプ 14 は、この支持部材 22 の孔 20 a にボルト 20

(図 2、図 3) を通し、カラー 28 (図 2、図 3) を介してスロットルボディの上側のファンネル 6 (図 2) の上側に支持される。この燃料パイプ 14 には、各スロットルボディの位置に対応して所定の間隔で前述のカバー 12 がネジ 27 により取付けられ、第 2 燃料噴射弁 11 が装着される。カバー 12 は、前述のように、滑らかな外面形状を有し、図 12 に示すように、電気配線のコネクタ装着部 26 を露出させて第 2 燃料噴射弁 11 を覆う。

【0029】ボルト 20 およびカラー 28 は、ファンネル同士の間に設けられる。コネクタ装着部 26 や燃料配管 15 a、16 a 等は第 2 燃料通路を挟んでフィルターエレメント 8 の反対側に配置される。これにより、フィルターエレメント 8 を通過して各ファンネルへ流入する

吸気の流れの妨げとならない。

#### 【0030】

【発明の効果】以上説明したように、本発明では、第 2 燃料噴射弁を上ケースおよび下ケースからなるエアクリーナ内に配置し、その燃料配管は例えばグロメット等のシール部材を介して下ケースを貫通するため、エアクリーナの筐体の密封性を十分に保つとともに、上ケース側には燃料配管が貫通しないため容易に開放可能であり、この上ケースを開放することにより、第 2 燃料噴射弁を含めたエアクリーナ内部のメンテナンスが容易に行われる。これにより第 2 燃料噴射弁がリークやメンテナンス性の低下を来すことなくエアクリーナ内に配設され、エンジン周辺の狭いスペースを有効に利用して他の部材のレイアウトの自由度を高めることができる。

【0031】この場合、前記下ケースの貫通部分の燃料の行き管および戻り管を、金属パイプ等の剛性材料で構成すれば、シール性がさらに向上する。

#### 【図面の簡単な説明】

【図 1】 本発明の実施形態に係る燃料配管構造の構成図。

【図 2】 本発明構造に係るエアクリーナ部分の断面構成図。

【図 3】 図 2 のエアクリーナの平面図。

【図 4】 図 3 の A-A 部分の断面図。

【図 5】 図 2 の構造のエアクリーナ単体の断面図。

【図 6】 図 5 のエアクリーナの平面図。

【図 7】 図 2 の構造のスロットルボディ及び第 1 燃料パイプ部分の平面図。

【図 8】 図 7 の構造の側面図。

【図 9】 図 7 の B-B 部分の断面図。

【図 10】 図 2 の構造の第 2 燃料パイプ部分の平面図。

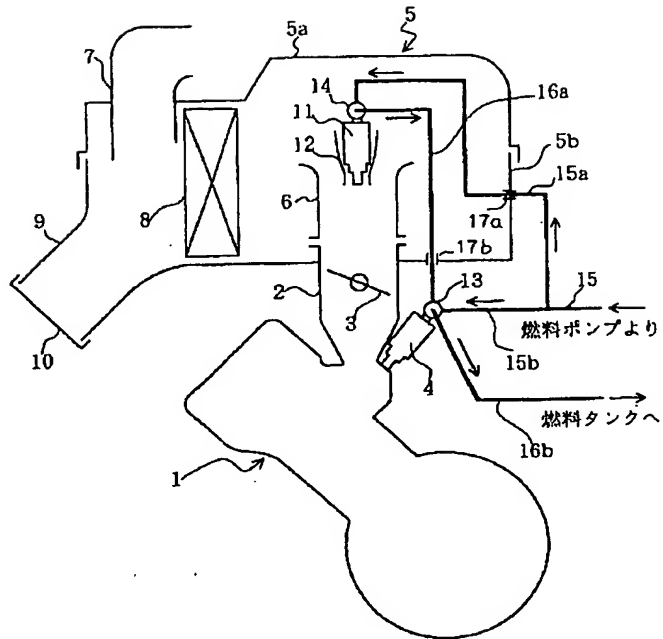
【図 11】 図 10 の燃料パイプの側面図。

【図 12】 図 11 の C-C 部分の断面図。

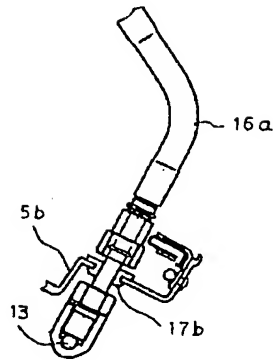
#### 【符号の説明】

1 : エンジン、2 : 吸気通路、3 : スロットル弁、4 : 第 1 燃料噴射弁、5 : エアクリーナ、5 a : 上ケース、5 b : 下ケース、6 : ファンネル、7 : ダクト、8 : エアクリーナエレメント、9 : 空気取入口、10 : キャップ、11 : 第 2 燃料噴射弁、12 : カバー、13 : 第 1 燃料パイプ、14 : 第 2 燃料パイプ、15 : 燃料供給管、15 a、15 b : 行き管、16 a、16 b : 戻り管、17 a、17 b : グロメット、18 : 燃料ポンプ、19 : 接続具、20 : ボルト、21 : ジョイント、22 : 支持部材、23 : 電気配線、24、25、27 : ネジ、26 : コネクタ保持部、28 : カラー、29 : コネクタ。

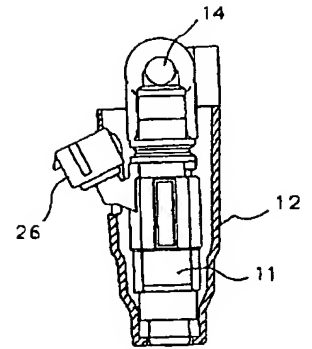
【図1】



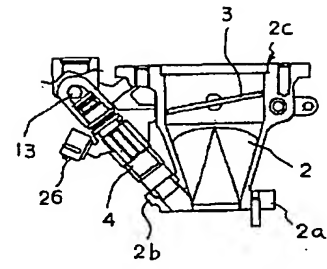
【図4】



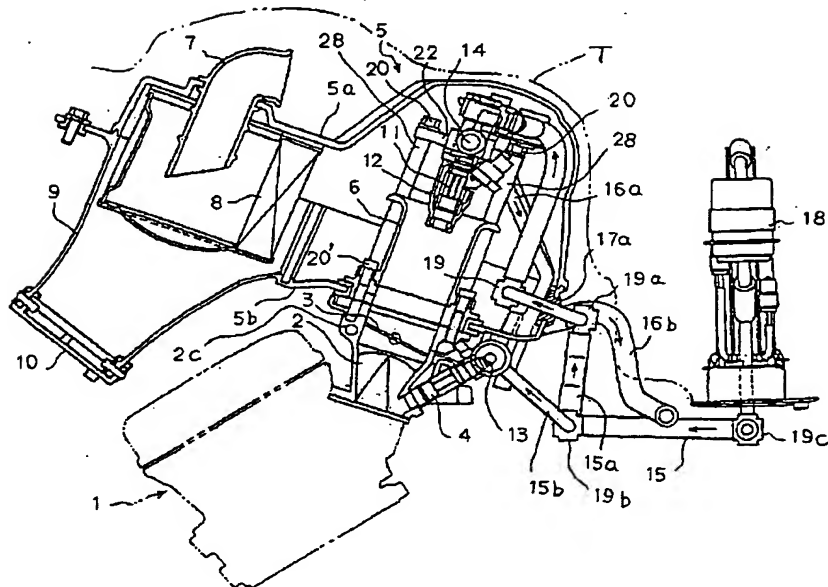
【図12】



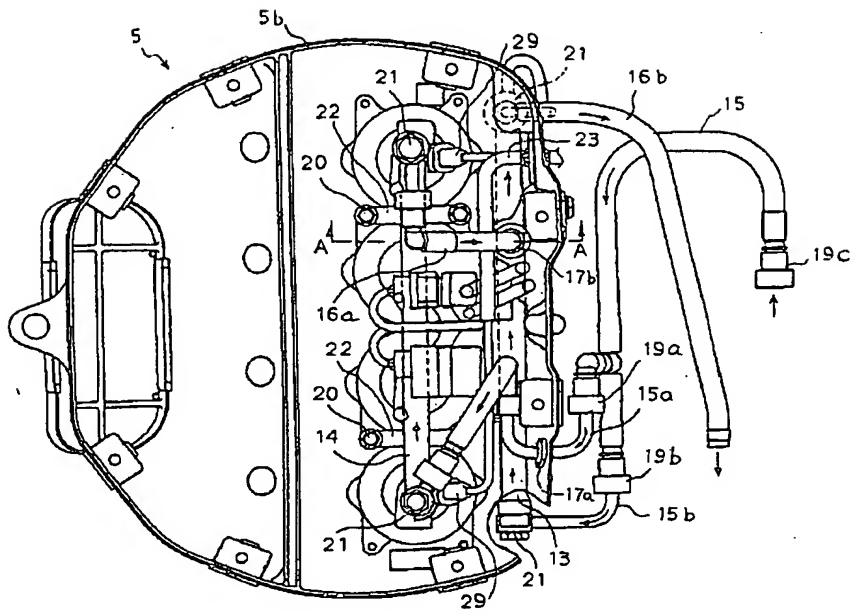
【図9】



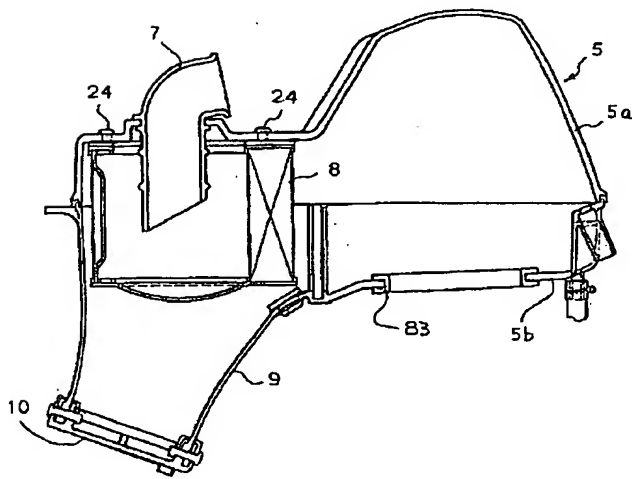
【図2】



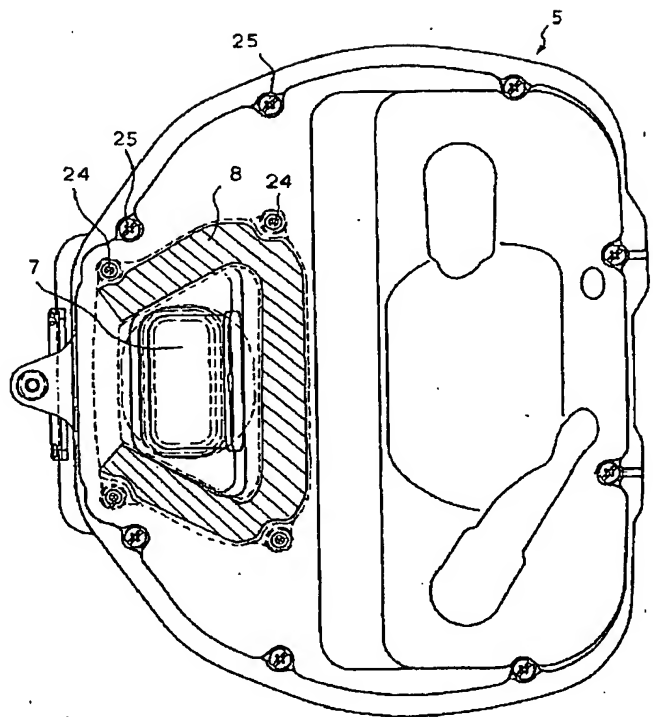
【図 3】



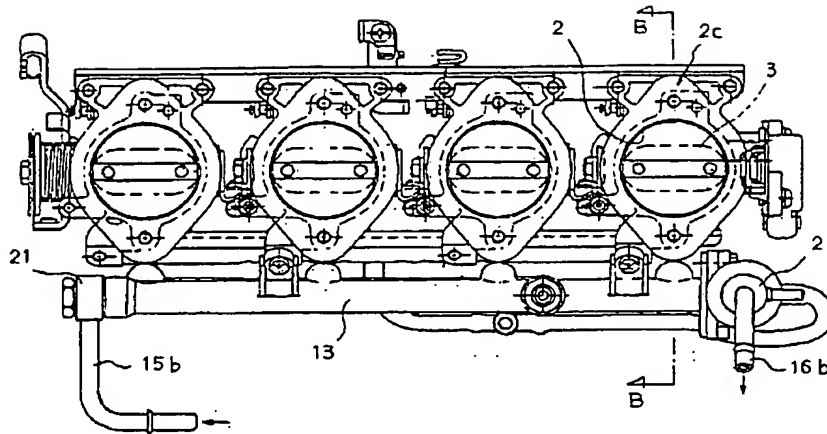
【図 5】



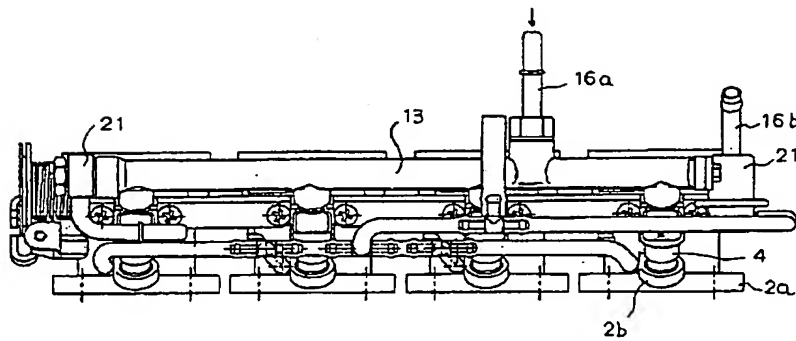
【図 6】



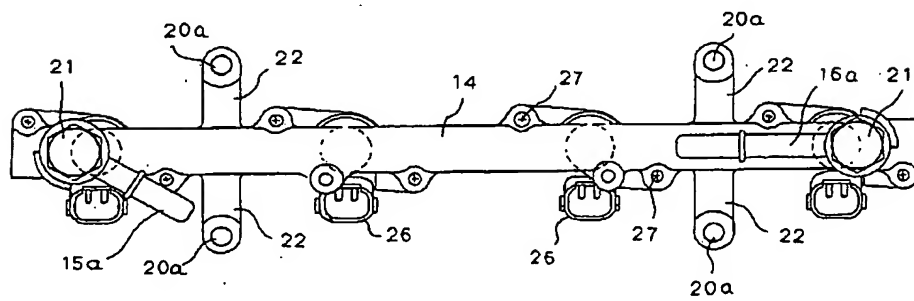
【図 7】



【図 8】



【図 10】





【図 11】

